

A man with short grey hair and a goatee, wearing a dark blue polo shirt with a logo, stands with his arms crossed in a lush garden. The background is filled with green foliage and some yellow flowers.

Hoveniersbranche kritisch over aanschafbelasting dieselbussen vanaf 2025

‘Uiteindelijk is het gewoon een ordinaire belastingverhoging’

Onlangs bleek uit een onderzoek van ondernemersorganisatie MKB-Nederland dat ondernemers de aanschaf van een elektrische bestelauto nog helemaal niet zien zitten. Zo is het merendeel van de ondervraagden van mening dat er nog geen geschikte alternatieven zijn voor dieselwagens, ondanks maatregelen die het kabinet vanaf 2025 wil gaan invoeren. Dit vakblad was benieuwd naar de mening van hoveniers en deed een online peiling. Wat vinden onze lezers van deze maatregelen? En is de sector klaar voor de overstap naar elektrische bussen? De resultaten spreken duidelijke taal.

Auteur: Fleur Dil

Het zal geen verbazing wekken dat de uitkomst van deze peiling nauwelijks afwijkt van de resultaten van het onderzoek van MKB-Nederland. Ook hoveniers zijn uitermate kritisch over de voorgenomen maatregelen. Door ondernemers te ontmoedigen een dieselwagen aan te schaffen, hoopt het kabinet de uitstoot van CO₂ verder terug te dringen, zo is het plan. Dit betekent onder andere dat aanschaffers van een dieselbus vanaf 2025 kunnen rekenen op een extra kostenpost van zo'n 11.000 euro. Tegen het zere been, zo blijkt: ‘Uiteindelijk is het

Maar liefst 85% is het niet eens met de stelling dat de aanschafbelasting op dieselbussen een goed idee is omdat het de markt stimuleert

gewoon een ordinaire belastingverhoging.'

Conclusies

De resultaten van de online survey zijn duidelijk. Met name over de voorgenomen plannen om in 2025 een dieseltaks in te voeren zijn de respondenten uitgesproken kritisch. Maar liefst 85% van de 46 respondenten is het niet eens met de stelling dat de aanschafbelasting op dieselbussen een goed idee is omdat het de markt stimuleert. Slechts een kleine 9% is het eens met de stelling en 6,5% weet het niet. Daarnaast vindt 70% dat er op dit moment nog geen elektrische bestelbussen op de markt zijn die 3000 kg kunnen trekken, tegenover ruim 10% die het oneens is met de stelling en 20% die het niet weet.

Dat er evenmin vertrouwen is in de markt, blijkt wel uit het feit dat ruim 80% het niet eens is met de stelling dat er nog voldoende tijd is om elektrische bestelbussen te ontwikkelen die voldoen aan de eisen. Slechts 6,5% is het wel eens met de stelling, ruim 13% weet het niet.

Geen geschikte alternatieven

Ook uit de lezersreacties blijkt geen vertrouwen in de voorgenomen plannen van het kabinet.

'Je belemmert hiermee ontzettend de ondernemingszin en -kansen van startende ondernemers'

Zo uitte een lezer haar bezorgdheid over de gevolgen van de maatregelen voor de startende ondernemer. 'Nieuwe en tweedehands bedrijfsbussen zijn op dit moment al erg duur. Deze ondernemers belemmer je ontzettend in hun ondernemingszin en -kansen. Het wordt ze dus bijna onmogelijk gemaakt om nog voor zichzelf te beginnen', meent ze. Ook ziet ze de ontwikkeling naar volledig emissievrije binnensteden, waar een flink deel van de klanten te vinden is, als een grote belemmering. 'Ben heel benieuwd waar dit gaat eindigen', zo sluit ze af.

Een andere lezer ziet de betaalbaarheid van bussen als problematisch, zeker als het gaat om bussen die 3 ton moeten trekken. Hoewel hij zeker ontwikkeling ziet in verschillende accutoepassingen, meent hij dat deze voor aanhangwagens en bedrijfsvervoer nog niet voorhanden zijn. Er zijn dus nog geen geschikte alternatieven. Daarnaast vraagt de lezer zich af of er geen andere alternatieven zijn. 'Een moderne bus is nu al heel schoon. En waarom geen waterstof?' aldus de lezer.

Hovenier Sem Loonen van Florissant Tuinen in Oosterhout kan kort zijn over het onderwerp: 'Die bussen zijn er gewoon nog niet.' Het bedrijf is druk bezig om waar mogelijk te verduur-

zamen en houdt de oren en ogen goed open bij iedere vernieuwing die de markt te bieden heeft. 'Wij rijden vaak met een aanhanger met een minishovel erop of we vervoeren zand. Dat gewicht kan een elektrische bus nog niet trekken. Het is ook niet voor niks dat veel elektrische auto's geen caravan aankunnen.' Loonen ziet ook een beperking in de actieradius van de bussen, nu er nog onvoldoende *fast charge* oplaadpunten voorhanden zijn.

Hoewel Loonen begrip heeft voor de maatregelen, vraagt hij zich af of dit de juiste manier is. 'Ik denk dat je beter bedrijven kunt ondersteunen bij de ontwikkeling van bussen met voldoende accucapaciteit.' Daarbij vraagt hij zich af of de beschikbaarheid van dergelijke bussen in 2025 een haalbare kaart is: 'Een bus bestellen kost nu al een jaar. Hoe zal dat zijn als iedereen straks elektrisch moet gaan rijden? Dan wordt het nog moeilijker.' Voor Loonen bestaat er echter geen discussie over de toekomst van elektrisch rijden. 'Dit is zeker de weg die we moeten bewandelen. Zodra de technieken er zijn, gaan we over.'

'Sceptis is logisch'

Theo de Jong van Frisian Motors begrijpt de sceptis wel. 'De elektrische personenauto is immers nog maar net een volwassen markt. Het is begrijpelijk dat zwaarder materieel daarna pas volgt en dat zal zich eerst nog beter moeten bewijzen.' De Jong onderkent ook de relatief hoge aanschafprijzen van elektrische bestelbussen door de nog beperkte afzet en meer benodigde accucapaciteit.

Desondanks gelooft De Jong dat de streefdatum van 2025 haalbaar is. 'Alles gaat nu in een rap tempo. In 2025 zal ook deze markt volwassen zijn, verwacht ik.' Deze conclusie trekt De Jong onder meer uit eigen ervaringen met Frisian Motors. 'Wij ervaren sinds twee jaar een enorme groei in onze afzet voor professioneel gebruik. Daarbij hebben we wel het geluk dat de actieradius bij onze elektrische terreinvoertuigen iets minder spannend is.'

